

若年層の定着と鉄道によるアクセスの多様性

Stability of Younger Generation and Variety of Access by Railways

齋藤 晋* 林 直樹* 高橋 強*

Susumu SAITOH Naoki HAYASHI Tsuyoshi TAKAHASHI

1. 研究の背景と目的

少子高齢化時代を迎えようとしているなか、我が国の各地方自治体では定住人口の確保、とりわけ若年層の定着を重要視しているといつてよい。定住人口の確保の要件として、就業先の有無や生活環境の向上など様々なものが考えられるが、特に大都市や地方中核都市へのアクセシビリティの高さがよく注目される。一方、我が国においては、高度成長期以降はモータリゼーションの進行により道路の重要性が高く、鉄道の重要性が低くなってきたと、一般論としてはいわれている。そこで本研究では、京都府内市町村を対象に、高度成長期以降、鉄道によるアクセスの多様性が若年層の定着にどのように影響を与えてきたかを分析・検証することを試みる。

2. 分析方法

分析対象は1965年から2000年までの京都府内44市町村とする。若年層の定着を示す指標には、15～19歳が10年間で25～29歳になるまでの間の純移動率を採用する。一般的な5年間の純移動率を用いないのは、高校・大学進学による一時的な若年層の流出の影響を相殺するためである。この値が正の値で大きいほど若年層がその市町村に流入・定着し、負の値であっても0に近ければ若年層の過剰な流出は防がれていると評価できる(図1参照)。鉄道によるアクセスの多様性を示す指標には、各市町村内に駅をもつ鉄道路線数を採用する。ただし、久御山町と岩滝町は地域住民の実際の利用を考慮して、町外だが近傍にある駅(淀駅、岩滝口駅)をもって路線数にカウントした。2変数の対応のさせ方は、純移動率の開始年度時の鉄道路線数とする(例えば、1970～80年までの純移動率と1970年の鉄道路線数を対応させる)(図2参照)。この2変数の相関の年代変化を分析する。なお、分析対象年代での京都府内での鉄道路線数の主な変化は、1985年加悦鉄道の廃止を境とした加悦町・野田川町での鉄道路線数の減少である。

3. 結果と考察

鉄道路線数は「なし」「1本」「2本以上」の3

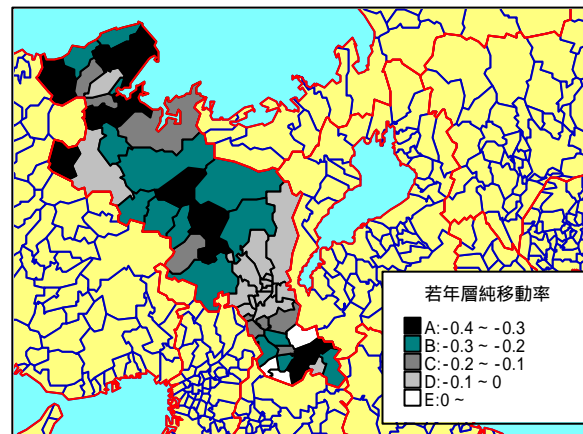


図1 若年層純移動率(男性, 1990~2000)

Fig.1 Net Migration Rate, Male, 1990-2000

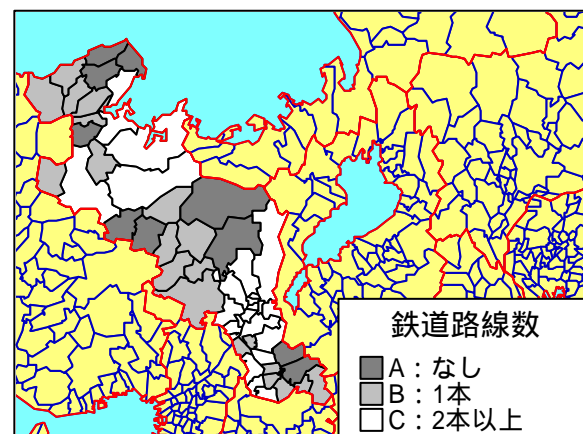


図2 京都府内市町村での鉄道路線数

Fig.2 Number of Railways in Kyoto Prefecture

*京都大学大学院農学研究科, Graduate school of Agriculture, Kyoto University, 人口統計学, 純移動率, 鉄道路線

値の順序尺度変数に変換した。図3は男女別の若年層純移動率と鉄道路線数との相関比の年代変化を示したものである。これをみると、男女ともに1975～85年およびその前後の年代において相関比が低下している。すなわち高度成長期の終了間際からバブル経済期に入る直前までの時期に、特に鉄道によるアクセスの重要性が低下したといえる。これはいわゆるモータリゼーションの進行の影響が若干遅れてあらわれたと考えられる。また鉄道によるアクセスの重要性は減少し続けることなく、1985年以降では再び上昇している。これは一般的に言われていることとは異なる現象である。この背景としては、バブル経済期から現在までの時期における、産業構造の変化にともなう中心都市への通勤圏の拡大が、鉄道の重要性の再評価につながった、などの仮説が考えられるが、検証するにはいたっていない。

次に、この年代変化のなかで、鉄道路線数によって男女別の若年層純移動率が具体的にどのような値をとっているのかを考えてみる。ここでは、高度成長期の後期に当たる1965～75年、高度成長期を経た不況の時期に当たる1975～85年、そしてバブル経済を経た平成不況期にあたる1990～2000年の3つの年代に絞って考える。図4は年代別で比較した鉄道路線数ごとの若年層純移動率（男性）の平均値を示したものである。これをみると、1965～75年では、鉄道路線数が多いほど若年層の純移動率が高い値を示すという関係が見取れる。すなわちこの時期は鉄道によるアクセスの多様性が高い地域ほど若年層は定着しているという関係が成立していたと示唆される。一方、1990～2000年でも同じように2変数の相関が高いが、3つのカテゴリーのいずれでも平均値は負の値を取っている。これは東京圏への一極集中が進む中、近畿圏全体での若年層の流出が京都府においても見られていることを現わしているといえる。そのようななかでも、鉄道路線数が多いほうが純移動率は若干高い値をとっており、鉄道によるアクセスの多様性が地域の若年層流出の歯止めにも貢献していると考えられる。以上の傾向は男女間では大きな差はない。

4. 今後の課題

鉄道によるアクセスの多様性が若年層の定着に与える影響の年代変化の背後にある因果の仮説を検証したい。また今回は鉄道に注目して分析をしたが、それ以外のアクセシビリティ決定要素に関する分析も進めたい。

【参考文献】

- 石川晃(1993):「市町村人口推計マニュアル」,古今書院。
 石川義孝(2001):「人口移動転換の研究」,京都大学学術出版会。

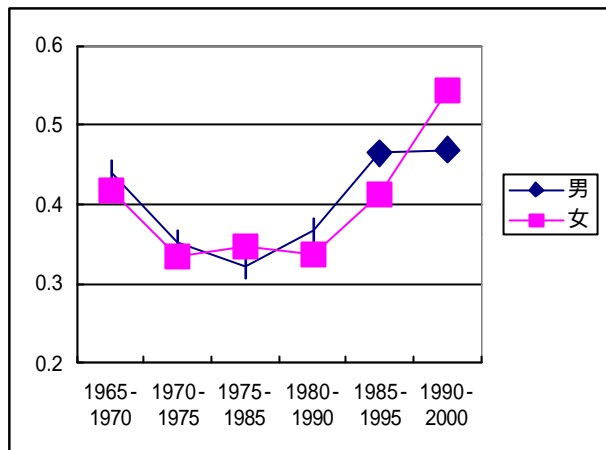


図3 若年層純移動率と鉄道路線数の相関比
 Fig.3 Correlation Ratio between Net Migration Rate and Number of Railways

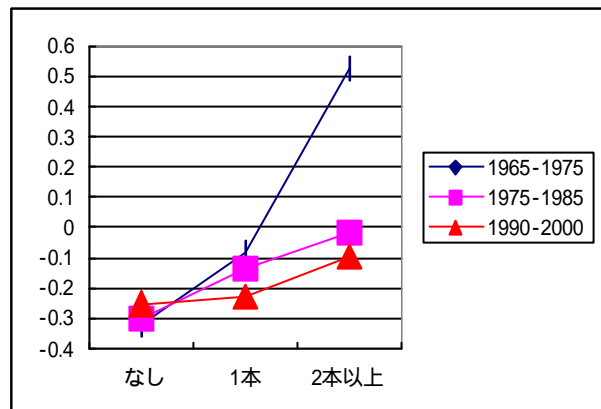


図4 鉄道路線数ごと若年層純移動率の平均
 Fig.4 Average of Net Migration Rate and Number of Railways